

# Autopistas de Cuota y Proyectos de Infraestructura para 2024 - 2030

## Análisis Sectorial



Credit  
Rating  
Agency

Infraestructura  
11 de julio de 2024



**Angel Medina**

[angel.medina@hrratings.com](mailto:angel.medina@hrratings.com)

Subdirector de Infraestructura



**Efraín Cárdenas**

[efrain.cardenas@hrratings.com](mailto:efrain.cardenas@hrratings.com)

Analista de Infraestructura



**Roberto Ballinez**

[roberto.ballinez@hrratings.com](mailto:roberto.ballinez@hrratings.com)

Director Ejecutivo Sr. de Finanzas  
Públicas e Infraestructura

## HR Ratings comenta sobre el desempeño durante 2023 y el 1T2024 de las autopistas de cuota calificadas. Asimismo, expone el presupuesto de proyectos de inversión de la SICT para 2024 y la hoja de ruta sobre proyectos de infraestructura planteado para el sexenio 2024-2030

El presente reporte sectorial se enfoca en analizar el desempeño del sector de autopistas de cuota, que respaldan emisiones de deuda calificadas por HR Ratings, durante 2023 y el primer trimestre de 2024. Realizando la comparación con los niveles reportados en 2019, se demuestra el crecimiento en los niveles de movilidad de personas y mercancías en los años posteriores a la contingencia sanitaria por COVID-19. El análisis se realiza a partir de una agrupación de los activos calificados por HR Ratings por ubicación geográfica y por vocación. Esto al diferenciar el comportamiento de vías urbanas, comerciales y turísticas, ubicadas en las regiones Norte, Centro y Sur-Sureste de México. Este análisis tiene como objetivo establecer un punto de referencia de los crecimientos del aforo e ingresos de autopistas de cuota con activos con características o ubicaciones comparables.

En la primera sección de este análisis se desglosan los movimientos en el aforo, los cuales denotan de manera general un crecimiento importante en el número de cruces con un aumento anual en el aforo de 6.2% anual y de en promedio 14.5% en con respecto al aforo de 2019. Sobresale la región Norte y Sur-Sureste del país y especialmente los activos con vocación comercial. El aumento en el uso de las vías de cuota se atribuye a un aumento en las actividades comerciales a partir de la relocalización de empresas en el territorio mexicano, el cambio en patrones de movilidad a través del transporte público y en algunos casos el deterioro en el estado físico y condiciones de seguridad de las vías libres de cuota, entre otros factores. En esta sección se exponen también datos sobre el notable crecimiento en la venta de automóviles durante 2024.

En segundo lugar, este reporte sectorial busca dar seguimiento a las modificaciones del presupuesto destinado en el 2024 a proyectos de inversión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SICT), así como la proporción que cada uno de los sectores de transporte y proyectos específicos representan sobre el presupuesto total. Lo anterior al considerar los proyectos



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

únicamente a cargo de la SICT en los sectores carretero, ferroviario, aeroportuarios y los costos de preparación y estudios, entre algunos otros.

Por último, se comenta sobre los planes de inversión sexenal publicados por el equipo de transición del próximo gobierno federal para el sexenio 2024 a 2030. En este sentido, se presenta una hoja de ruta para los proyectos de integración multimodal en infraestructura. Esto con la finalidad de remarcar la importancia que estos proyectos, de llevarse a cabo, tendrían sobre la conectividad del país. Por este motivo, es importante dar seguimiento a la formalización de los proyectos ejecutivos, licitaciones y adjudicaciones, financiamiento, participación privada e impacto social esperados durante los próximos seis años.

## Análisis del Desempeño del Aforo e Ingresos en las Autopistas de Cuota Calificadas por HR Ratings

En la Figura 1 se presenta la agrupación por tipo de activo de las Autopistas y Libramientos calificados de manera pública por HR Ratings e incluidas en el análisis del comportamiento del aforo e ingresos en términos reales bajo dicha clasificación. Bajo esta agrupación 31.6% de los activos se incluyen en la categoría de Urbano/Comercial, 26.3% en la categoría de Comercial, 26.3% Urbano y el 15.8% Urbano/Turístico.

**Figura 1. Clasificación por Tipo/Vocación del Activo**

Vocación del Activo	Autopista
Urbano/Turístico	Arriaga-Ocozacoautla
	Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas
	Río Verde-Ciudad Valles
	Atlixco-Jantetelco
	Tenango-Ixtapan de la Sal
	Túnel de Acapulco ("Maxitúnel")
Urbano	Chihuahua-Sacramento
	Santa Isabel-Cuauhtémoc
	México-Puebla
	Monterrey-Cadereyta
	Vía Atlixcáyotl
	Virreyes-Teziutlán
	T3 Peñon Texcoco - Chimalhuacan (Circuito Exterior Mexiquense)
	T5 Tultitlán (Circuito Exterior Mexiquense)
	T6 Cuautitlan Izcalli (Circuito Exterior Mexiquense)
	Apizaco-Huauchinango
Urbano/Comercial	Monterrey-Saltillo
	Sueco-Villa Ahumada
	Delicias-Conchos
	Conchos-Camargo
	Autopista Perote-Xalapa
	Libramiento Elevado de Puebla
	T0 Jorobas (CEM - Ent. Autopista Mex-Qro.)
	T1 Tultepec (Circuito Exterior Mexiquense)
	T2 Conmex (Circuito Exterior Mexiquense)
	T4 Chalco (Circuito Exterior Mexiquense)
T7 Chimalhuacán- Centro Cultural (Texcoco) (CEM)	
Comercial	Puente La Unidad
	Necaxa-Tehuacán
	Libramiento Norponiente de Saltillo
	Camargo-Jiménez
	Ojo Laguna-Flores Magón
	Jiménez-Savalza
	Flores Magón-Galeana
	Libramiento de Xalapa
	Libramiento La Piedad
	Periférico del Área Metropolitana de Monterrey
Santa Ana-Altar	

Fuente: HR Ratings



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

A partir de la agrupación realizada, la Figura 2 muestra las diferencias en la composición del aforo agregado de cada uno de los tipos de activos. Se observa que, durante los últimos cinco años, en promedio, la composición vehicular de los activos Urbanos ha estado conformada en un 82.7% por autos, 2.4% por autobuses y 14.9% por camiones; lo que denota una participación preponderante del aforo de automóviles en este tipo de vías. Los activos Urbanos/Comerciales muestran un promedio de 62.1% de los cruces correspondientes a autos, 2.6% a autobuses y 35.3% a camiones. Los activos Urbanos/Turísticos en un 83.3% por autos, 2.7% por autobuses y 14.0% por camiones, muestran también una importante participación de vehículos ligeros. Por último, los activos Comerciales presentan la mayor participación de vehículos de carga con un promedio del 55.0% de los cruces compuestos por camiones, 3.0% por autobuses y 42.0% por automóviles.

**Figura 2. Composición Vehicular por Tipo de Activo**

Tipo de Activo	2019			2020			2021			2022			2023			1T24		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Urbana	82.5%	3.2%	14.3%	80.7%	2.3%	17.0%	82.7%	1.9%	15.3%	83.5%	2.2%	14.2%	83.9%	2.4%	13.8%	83.6%	2.4%	14.1%
Urbana/Comercial	63.4%	3.7%	32.9%	59.0%	2.2%	38.7%	62.5%	1.9%	35.6%	63.0%	2.4%	34.6%	62.5%	2.7%	34.8%	61.9%	2.6%	35.5%
Urbana/Turística	83.3%	3.9%	12.8%	82.6%	2.0%	15.4%	84.0%	2.0%	14.0%	83.6%	2.7%	13.7%	83.0%	3.0%	14.0%	82.9%	2.8%	14.3%
Comercial	44.7%	3.7%	51.6%	39.9%	2.5%	57.5%	42.0%	2.4%	55.6%	41.7%	3.0%	55.2%	41.8%	3.2%	54.9%	41.3%	2.7%	56.0%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.

Cabe destacar que, en 2020 hubo un cambio importante en la composición vehicular derivado de la reducción de las actividades esenciales o no comerciales. Se observa una magnitud diferenciada en la caída del aforo en los diferentes tipos de activos en 2020 con respecto 2019. Los activos Urbanos presentaron una contracción año contra año de 20.6%, los Urbanos/Comerciales de 21.4%, los Urbanos/Turísticos de 16.4% y los Comerciales de 13.0%. Los activos urbanos fueron los que tuvieron una mayor caída ya que el aforo de los automóviles tuvo una contracción superior. Se observa que, en los últimos datos disponibles correspondientes al primer trimestre de 2024, la participación de los camiones continúa en niveles de participación superiores a los niveles de 2019, esto a pesar de que se han observado importantes crecimientos en los niveles de aforo total con respecto a los niveles previos a la pandemia. Esto reafirma el importante crecimiento del transporte de carga de manera generalizada en el país.

En la Figura 3 se muestra la variación del aforo trimestral por tipo de vehículo y tipo de activo durante 2023 con respecto a 2022, así como al cierre del primer trimestre de 2024 con respecto el mismo periodo de 2023. Asimismo, se presenta la comparación entre 2023 y 2019, a partir de lo cual se puede observar el crecimiento del aforo en los últimos cuatro años.

**Figura 3. Variación del Aforo Trimestral por Tipo de Vehículo y Tipo de Activo**

Clasificación vehicular - Tipo de Activo	2023 vs 2019	1T23 vs 1T22	2T23 vs 2T22	3T23 vs 3T22	4T23 vs 4T22	2023 vs 2022	1T24 vs 1T23
Autos - Urbano/Turístico	9.6%	5.5%	0.7%	2.0%	-8.1%	-0.1%	3.5%
Autobuses - Urbano/Turístico	-17.4%	22.5%	16.5%	23.1%	-3.5%	14.0%	5.5%
Camiones - Urbano/Turístico	19.5%	2.2%	0.7%	6.1%	1.0%	2.4%	5.8%
Autos - Urbano	18.5%	13.6%	5.8%	5.1%	2.7%	6.5%	4.0%
Autobuses - Urbano	-11.9%	21.0%	13.4%	9.8%	2.5%	11.1%	1.4%
Camiones - Urbano	10.1%	5.1%	1.6%	2.7%	2.0%	2.8%	2.9%
Autos - Urbano/Comercial	4.7%	9.3%	3.3%	4.0%	2.5%	4.6%	3.5%
Autobuses - Urbano/Comercial	-20.5%	36.6%	20.0%	19.3%	11.6%	20.6%	10.0%
Camiones - Urbano/Comercial	12.4%	8.1%	6.3%	8.3%	8.0%	7.7%	7.1%
Autos- Comercial	26.1%	11.8%	9.3%	13.4%	9.9%	11.1%	16.0%
Autobuses - Comercial	-2.0%	11.3%	6.6%	18.8%	2.9%	9.6%	6.3%
Camiones - Comercial	34.6%	8.8%	7.6%	9.5%	8.9%	8.7%	8.5%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Durante 2023, el crecimiento de los activos Urbanos/Turísticos, Urbanos, Urbanos/Comerciales y Comerciales con respecto a 2022 fue de 0.6%, 6.1%, 5.9% y 9.7%, respectivamente. En los activos Urbanos/Turísticos y Urbanos el crecimiento de los camiones fue moderado, mientras que en los activos Urbanos/Comerciales y Comerciales fue mayor.

Cabe destacar el crecimiento total de 2023 con respecto 2019, el cual es de 14.5%. Esto fue impulsado por un incremento de 29.7% en los activos Comerciales, en los cuales los camiones presentaron un aumento de 34.6% y los automóviles de 26.1%. Asimismo, en los activos Urbanos/Turísticos los camiones presentaron un crecimiento de 19.5% durante dicho periodo. Por otro lado, los autobuses todavía no han recuperado los niveles de aforo de 2019.

Con respecto al crecimiento trimestral de 2023 con respecto a 2022, los activos Urbanos muestran una desaceleración del crecimiento a lo largo del año. Asimismo, las autopistas Urbanas/Comerciales presentan un crecimiento moderado, el cual resulta en un promedio trimestral de 6.0%. Las autopistas Comerciales presentan un mayor crecimiento al resto de los activos, con un promedio trimestral de 9.8%. En cuanto al comportamiento trimestral de los activos Urbanos/Turísticos en el último trimestre de 2023 hubo una contracción de 6.7%. Esto último, indica que hubo una menor actividad durante el periodo vacacional de fin de año en 2023 en comparación con 2022, en conjunto con el efecto negativo del cierre del Túnel de Acapulco consecuencia del Huracán Otis. A pesar de ello, los camiones el grupo Urbano/Turístico mostraron un crecimiento de 1.0%.

Finalmente, en el 1T24 en comparación el 1T23, los activos Urbanos, Urbanos/Comerciales y Urbanos Turísticos presentaron crecimientos medidos de 3.8%, 4.8% y 3.9% respectivamente. Mientras tanto los activos comerciales presentaron un aumento de 11.6%, cabe destacar que los automóviles crecieron un 16.0%. La tendencia de crecimiento se mantiene, en menor medida durante el año en curso.

En la Figura 4 se muestra la variación del ingreso real trimestral por tipo de vehículo y tipo de activo de año contra año de 2023, y el primer trimestre de 2024 con respecto el mismo periodo de 2023; así como la comparación de los ingresos en términos reales entre 2023 y 2019.

**Figura 4. Variación del Ingreso Real Trimestral por Tipo de Vehículo y Tipo de Activo<sup>1</sup>**

Clasificación Vehicular - Tipo de Activo	2023 vs 2019	1T23 vs 1T22	2T23 vs 2T22	3T23 vs 3T22	4T23 vs 4T22	2023 vs 2022	1T24 vs 1T23
<b>Autos - Urbano/Turístico</b>	19.3%	8.4%	6.7%	9.4%	-3.7%	5.1%	7.6%
<b>Autobuses - Urbano/Turístico</b>	-8.5%	27.4%	25.5%	33.4%	0.7%	21.1%	9.8%
<b>Camiones - Urbano/Turístico</b>	35.0%	6.7%	9.2%	17.3%	10.9%	11.0%	16.9%
<b>Autos - Urbano</b>	11.5%	6.4%	4.7%	6.4%	6.0%	5.9%	7.6%
<b>Autobuses - Urbano</b>	-18.4%	14.6%	12.0%	9.8%	3.4%	9.6%	3.3%
<b>Camiones - Urbano</b>	11.6%	1.8%	4.1%	6.3%	6.3%	4.6%	5.9%
<b>Autos - Urbano/Comercial</b>	12.8%	8.3%	6.1%	8.8%	7.8%	7.7%	7.1%
<b>Autobuses - Urbano/Comercial</b>	0.2%	39.9%	22.3%	24.4%	16.9%	24.7%	13.8%
<b>Camiones - Urbano/Comercial</b>	55.6%	15.6%	15.9%	19.6%	19.4%	17.7%	13.0%
<b>Autos- Comercial</b>	30.1%	11.4%	14.8%	22.5%	20.8%	17.6%	25.7%
<b>Autobuses - Comercial</b>	-6.2%	-3.9%	-10.0%	21.5%	8.2%	3.1%	12.3%
<b>Camiones - Comercial</b>	47.3%	7.1%	11.4%	15.1%	15.3%	12.3%	14.8%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.

(1) Información presentada a pesos de marzo de 2024.

De acuerdo con el comportamiento del aforo vehicular, así como el dinamismo del tráfico de carga, en los ingresos reales se puede denotar un importante crecimiento en 2023 con respecto 2019. Los activos Comerciales y Urbanos/Comerciales



sobresalen con un crecimiento de 41.8% y 35.2% respectivamente, atribuible a aumentos tarifarios superiores a la inflación durante los últimos años en algunos activos como el Circuito Exterior Mexiquense; mientras que los activos Urbanos/Turísticos aumentaron en un 22.1% y los Urbanos sólo 9.6%. En cuanto a los Comerciales y Urbanos/Comerciales cabe resaltar el desempeño del ingreso por cobro a camiones, lo cuales crecieron 47.3% y 55.6% cada uno con respecto a 2019.

Por otra parte, los activos Comerciales y Urbanos/Comerciales presentan un crecimiento superior a los activos Urbanos y Urbanos/Turísticos en 2023 con respecto 2022. En línea con lo anterior, los activos Comerciales crecieron un 16.9% durante dicho periodo. El principal factor es el crecimiento anual en el aforo de camiones de 17.7% en los activos Urbanos/Comerciales y 12.3% en los Comerciales.

Asimismo, desde el primer trimestre de 2023 hasta el primer trimestre de 2024 las autopistas Urbanas presentan un crecimiento orgánico que, en promedio, es de 5.8%. Los activos Urbanos/Comerciales mostraron un incremento promedio trimestral en 2023 de 14.1%; mientras que en el 1T24 este crecimiento se ha desacelerado a un nivel de 11.0%. Esto, se puede explicar principalmente por una desaceleración en los ingresos de los camiones y autobuses.

La Figura 5 presenta la clasificación por ubicación geográfica de las Autopistas calificadas e incluidas en el presente análisis sectorial sobre el comportamiento del aforo agregado por región y tipo de activo.

**Figura 5. Agrupación por ubicación Geográfica de las Autopistas calificadas**

Región	Autopista
Norte	Monterrey-Saltillo
	Libramiento Norponiente de Saltillo
	Sueco-Villa Ahumada
	Delicias-Conchos
	Conchos-Camargo
	Camargo-Jiménez
	Chihuahua-Sacramento
	Ojo Laguna-Flores Magón
	Santa Isabel-Cuauhtémoc
	Jiménez-Savalza
	Flores Magón-Galeana
	Monterrey-Cadereyta
	Periférico del Área Metropolitana de Monterrey
	Santa Ana-Altar
Centro	Necaxa-Tehuacán
	Río Verde-Ciudad Valles
	Libramiento La Piedad
	Libramiento Elevado de Puebla
	México-Puebla
	T0 Jorobas (CEM - Ent. Autopista Mex-Qro.)
	T1 Tultepec (Circuito Exterior Mexiquense)
	T2 Conmex (Circuito Exterior Mexiquense)
	T3 Peñon Texcoco - Chimalhuacán (Circuito Exterior Mexiquense)
	T4 Chalco (Circuito Exterior Mexiquense)
	T5 Tultitlán (Circuito Exterior Mexiquense)
	T6 Cuautitlan Izcalli (Circuito Exterior Mexiquense)
	T7 Chimalhuacán- Centro Cultural (Texcoco) (CEM)
	Atlixco-Jantetelco
Vía Atlixcáyotl	
Virreyes-Teziutlán	
Apizaco-Huauchinango	
Tenango-Ixtapan de la Sal	
Sur-Sureste	Arriaga-Ocozacoautla
	Tuxtla Gutiérrez-San Cristóbal de las Casas
	Autopista Perote-Xalapa
	Libramiento de Xalapa
	Puente La Unidad
	Túnel de Acapulco ("Maxitúnel")

Fuente: HR Ratings



Durante los últimos cinco años, en promedio, la composición vehicular de las Autopistas calificadas ubicadas en el Norte ha estado conformada en un 54.8% por autos, 3.2% por autobuses y 42.0% por camiones; en el Centro en un 66.1% por autos, 2.2% por autobuses y 31.7% por camiones; y en el Sur-Sureste en un 72.7% por autos, 3.1% por autobuses y 24.2% por camiones. Cabe mencionar que, al haber una importante cantidad de vías Comerciales en el Norte, esta región se ve beneficiada por la presencia de este tipo de vehículos, con lo cual su generación de ingresos resulta mayor.

**Figura 6. Composición Vehicular por Región**

Región	2019			2020			2021			2022			2023			1T24		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Norte	56.5%	4.1%	39.5%	51.9%	3.1%	45.0%	54.8%	2.8%	42.3%	54.9%	3.1%	42.0%	55.6%	3.1%	41.3%	55.6%	3.1%	41.3%
Centro	66.9%	3.0%	30.1%	64.0%	1.9%	34.1%	66.2%	1.6%	32.2%	66.8%	2.2%	31.0%	66.4%	2.5%	31.0%	65.7%	2.2%	32.2%
Sur-Sureste	74.1%	4.9%	21.0%	71.8%	2.2%	26.0%	73.4%	2.2%	24.4%	72.6%	3.0%	24.4%	71.4%	3.5%	25.1%	71.1%	3.2%	25.7%

Fuente: HR Ratings

En primer lugar, es notable que la región Norte ha tenido un mejor comportamiento después de la caída en 2020 como consecuencia de la crisis sanitaria, debido a que en 2023 en comparación con 2019, en el Norte hubo un crecimiento de 29.5%, en el Centro de 8.2% y en el Sur-Sureste de 12.9%. El crecimiento del aforo en el Norte se atribuye a la relocalización de empresas y el aumento en la actividad comercial, mientras que en el Sur el beneficio se atribuye a un mayor dinamismo de las actividades turísticas y las obras de construcción de proyectos de infraestructura en la región como los proyectos ferroviarios, energéticos y portuarios que se abordan en la última sección de este análisis.

Aunando a lo anterior, en el aforo en los activos ubicados en el Norte se reporta un crecimiento agregado de 11.7% en 2023, con respecto 2022, este crecimiento se observó en niveles relativamente constantes a lo largo del año y durante el primer trimestre de 2024. En el Centro, el crecimiento de 2023 vs. 2022 fue de 4.1%. Aquí, cabe resaltar que en los activos agrupados en la región centro ha presentado una desaceleración a lo largo del año, con un ligero repunte en el primer trimestre de 2024. Por último, en el Sur-Sureste en los primeros nueve meses de 2023 hubo un crecimiento trimestral promedio de 5.0%. Sin embargo, en el 4T23 hubo una contracción de 4.4%. La explicación de dicho movimiento se atribuye a que una proporción importante de activos del Sur-Sureste se clasifican con vocación Urbana/Turística y como se mencionó anteriormente, se presentó una desaceleración de estas actividades en la región, en conjunto con el impacto del Huracán Otis en el Túnel Concesionado de Acapulco así como la etapa final de parte de las obras de infraestructura en la región.

**Figura 7. Variación del Aforo Trimestral por Tipo de Vehículo y Región**

Clasificación vehicular - Región	2023 vs 2019	1T23 vs 1T22	2T23 vs 2T22	3T23 vs 3T22	4T23 vs 4T22	2023 vs 2022	1T24 vs 1T23
<b>Autos - Norte</b>	28.6%	17.4%	11.3%	13.2%	10.7%	13.0%	13.0%
<b>Autobuses - Norte</b>	-3.8%	14.5%	16.8%	16.7%	5.7%	13.2%	8.0%
<b>Camiones - Norte</b>	34.0%	9.6%	8.2%	10.1%	10.2%	9.5%	7.8%
<b>Autos - Centro</b>	8.3%	9.0%	2.5%	2.4%	0.2%	3.3%	2.1%
<b>Autobuses - Centro</b>	-18.9%	28.3%	11.8%	13.5%	5.0%	13.6%	3.5%
<b>Camiones - Centro</b>	11.1%	6.3%	4.4%	6.0%	4.7%	5.3%	5.3%
<b>Autos - Sur-Sureste</b>	8.1%	5.2%	1.6%	4.0%	-8.7%	0.4%	7.4%
<b>Autobuses - Sur-Sureste</b>	-13.1%	29.7%	22.1%	32.3%	3.0%	20.9%	12.2%
<b>Camiones - Sur-Sureste</b>	39.9%	6.4%	4.2%	10.2%	9.8%	7.7%	17.8%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.



En la Figura 8 se muestra la variación del ingreso real trimestral por tipo de vehículo y tipo de región de 2023 con respecto a 2022, el primer trimestre de 2024 con respecto al mismo periodo de 2023; así como también la comparación entre 2023 y 2019.

En cuanto al comportamiento de los ingresos reales de 2023 contra 2019, el ingreso por cobro a vehículos de carga en el Norte, Centro y Sur-Sureste ha tenido un crecimiento de 38.7%, 43.5% y 61.7%, respectivamente. En el Norte se ha reportado un aumento en el ingreso de autos de 31.0%, lo cual es superior al Centro y Sur-Sureste, aun cuando en esta última región también se observa un crecimiento relevante en el nivel. Por otro lado, los ingresos por cobro a autobuses todavía no han recuperado el nivel que presentaban en 2019, lo que demuestra un cambio en los patrones de movilidad de manera generalizada.

En el Norte, se observa un crecimiento en 2023 con respecto a 2022 de 12.3%, por el dinamismo y el constante crecimiento de los vehículos ligeros y camiones trimestralmente. En el 1T24 se puede observar la continuación de la tendencia. En el Centro, se reporta un crecimiento ligeramente menor relativo en términos de ingresos durante 2023 con relación al Norte, con un promedio de 10.6%, se puede observar que el crecimiento de los camiones fue mayor en el último semestre del año. Por su parte, los vehículos ligeros presentaron un crecimiento trimestral más moderado. En el Sur-Sureste el crecimiento promedio trimestral de 2023 fue de 10.0%. Sin embargo, a pesar de tener una contracción de 4.4% en el aforo del 4T23, los ingresos reales presentaron un incremento de 7.6% por el adecuado desempeño de los vehículos de carga.

**Figura 8. Variación del Ingreso Real Trimestral por Tipo de Vehículo y Región**

Clasificación vehicular - Región	2023 vs 2019	1T23 vs 1T22	2T23 vs 2T22	3T23 vs 3T22	4T23 vs 4T22	2023 vs 2022	1T24 vs 1T23
<b>Autos - Norte</b>	31.0%	13.8%	13.9%	18.7%	16.5%	15.8%	16.9%
<b>Autobuses - Norte</b>	-3.9%	12.5%	14.9%	18.0%	8.1%	13.3%	9.6%
<b>Camiones - Norte</b>	38.7%	6.6%	9.8%	12.5%	13.0%	10.6%	10.3%
<b>Autos - Centro</b>	8.3%	5.6%	3.8%	5.8%	5.3%	5.1%	6.9%
<b>Autobuses - Centro</b>	-11.6%	20.2%	7.7%	16.6%	9.0%	12.9%	7.9%
<b>Camiones - Centro</b>	43.5%	11.4%	13.5%	17.4%	16.6%	14.8%	12.9%
<b>Autos - Sur-Sureste</b>	20.9%	7.2%	7.0%	10.8%	-1.5%	5.8%	11.9%
<b>Autobuses - Sur-Sureste</b>	-10.7%	31.9%	27.3%	37.6%	8.5%	25.6%	15.8%
<b>Camiones - Sur-Sureste</b>	61.7%	8.6%	9.7%	17.1%	17.6%	13.3%	26.8%

Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.

(1) Información presentada a pesos de marzo de 2024.

Para finalizar con esta sección del reporte, la Figura 9 ilustra el comportamiento mensual del tráfico agregado de todos los activos carreteros calificados por HR Ratings durante los últimos cinco años y los primeros tres meses de 2024. Por efectos de la crisis sanitaria, a partir de marzo de 2020 hasta septiembre de 2021 se puede observar una caída en comparación con los niveles de 2019. A partir de octubre de 2021 se comienza a percibir una recuperación en el tráfico con respecto al mismo mes de 2019; sin embargo, en enero y febrero de 2022 se presenta nuevamente una contracción. Posteriormente, desde marzo de 2022 hasta marzo de 2024, el crecimiento en el aforo de las autopistas y libramientos ha sido constante con respecto a los mismos periodos del año previo.



@HRRATINGS



HR RATINGS

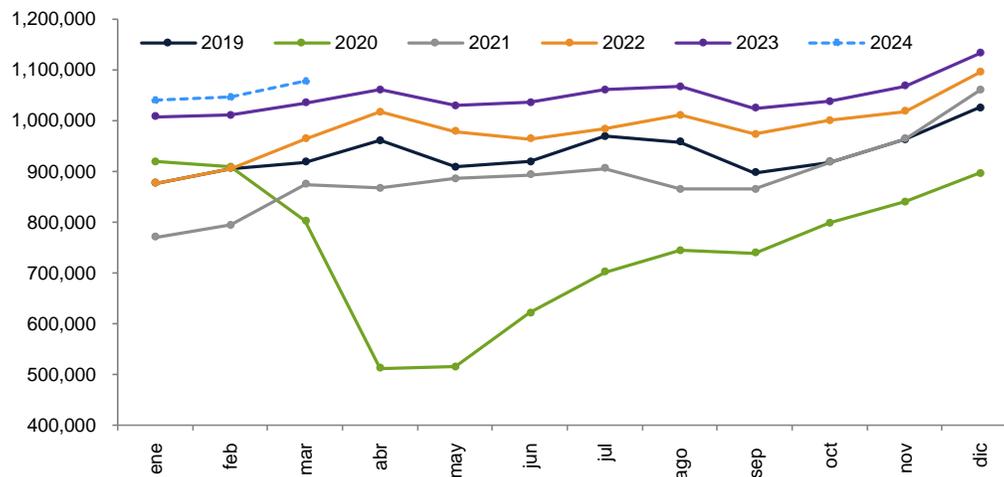


WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

**Figura 9. Comportamiento Mensual del Tráfico Promedio Diario Total**



Fuente: HR Ratings con información de las Concesionarias.

## Ventas de Vehículos Nuevos en México

De acuerdo con datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) de enero a mayo de 2024 se han comercializado 585,721 vehículos ligeros nuevos (+12.7% vs enero-mayo de 2023) y 20,282 vehículos pesados (-2.2% vs enero-mayo de 2023). Es importante destacar que las ventas de vehículos ligeros de enero a mayo de 2024 se encuentran 5.1% por debajo del mismo periodo de 2017, año con el mayor número de vehículos ligeros nuevos vendidos y únicamente 0.5% inferiores a 2016 el cual representa el segundo año con mayores ventas de vehículos ligeros nuevos en México. Por su parte, la venta de vehículos pesados presenta un nivel similar a 2023 año que presentó un crecimiento de 26.4% en el nivel de ventas con respecto a 2019 y se reporta un máximo histórico en el periodo en la venta de tractocamiones y el máximo nivel desde 2008 en la venta de vehículos pesados de transporte de pasajeros.

## Presupuesto para Proyectos de Inversión de la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes (SICT) en 2024

En esta sección analizamos el presupuesto inicial y modificado asignado a la Secretaría de Infraestructura Comunicaciones y Transportes dentro del Presupuesto de Egresos de la Federación en 2024. Con la intención de identificar los proyectos de inversión que representan la mayor proporción de los recursos por sector al considerar el mantenimiento y creación de nueva infraestructura en el país.

El presupuesto para proyectos de inversión a realizarse por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en 2024 contemplaba inicialmente un monto total de P\$35,566.3 millones (m). Esto excluye los proyectos a llevarse a cabo a través de la transferencia de recursos a la Secretaría de Marina y la Secretaría de la Defensa Nacional. De estos P\$35,566.3m, P\$12,502.5m se encontraban destinado a obras de construcción carretera, P\$11,000.0m al mantenimiento de la red carretera federal libre de cuota, P\$9,092.0m a proyectos ferroviarios de transporte de carga y pasajeros, P\$1,483.6m al mantenimiento



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

de infraestructura aeroportuaria específicamente del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México y P\$1,488.2m a estudios y proyectos de construcción y preinversión y otros rubros de menor monto.

La partida que representaba inicialmente la mayor proporción del presupuesto 2024 corresponde a los P\$11,000m destinados a la Reconstrucción y Conservación de Carreteras a través del programa plurianual de Conservación de la Red Federal de Carreteras Libre de Peaje. Sin embargo, durante los primeros meses del año se tuvieron anuncios sobre la reserva de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sobre dicho presupuesto y se considera que las actividades relacionadas con los trabajos de conservación periódica y rutinaria, conservación y reconstrucción de puentes, atención a puntos de conflicto y seguridad vial, señalamiento, estudios, proyectos y seguimiento de los trabajos en todo el país, serían ejecutados por la Secretaría de la Defensa Nacional. Lo anterior principalmente en el sur del país una vez que las obras prioritarias del gobierno en dicha zona sean finalizadas y por ello se dedicaría a la ejecución del mantenimiento de las vías que fueron dañadas por la construcción.

HR Ratings no cuenta con más información sobre el ejercicio de la partida de P\$11,000.0m relacionado con el mantenimiento de la Red Federal de Carreteras Libres de Cuota. El presupuesto modificado indicado para este rubro en la Cartera de Inversión de la SHCP muestra un monto de P\$6,303.3m equivalente al 57.3% del presupuesto inicialmente asignado. El seguimiento a estos trabajos es relevante ya que el deterioro en las vías libres de cuota podría tener como consecuencia un aumento en costos y tiempos de traslado para las personas y empresas en regiones a las cuales la vía libre sea el principal medio de acceso.

El presupuesto modificado de la SICT para 2024 considera P\$10,229.7m (inicialmente contemplaba P\$7,471.6m) para Proyectos de Construcción Carretera, mismos que incluyen entre las principales partidas P\$3,086.2m (P\$2,981.0m inicialmente) para la Modernización de la Carretera Federal Mex-085 Portezuelo-Ciudad Valles en una longitud total de 91.1 km misma que mejoraría la conexión de Ciudad Valles con Tamazunchale con ampliaciones en el ancho de corona y se espera finalizarse en 2025. Un monto de P\$2,183.8m (P\$1,434.2m inicial) para la Modernización de la carretera federal Las Cruces – Pinotepa Nacional (Mex-200 tramo: Las Vigas-Lím. de Edos. Gro./Oax) con una longitud de 118.3km con finalización esperada en 2025. Se asignaron P\$1,562.4m (P\$1,208.0m inicial) para la Construcción de la Carretera Real del Monte-Entronque Huasca como parte de la modernización del corredor Pachuca-Tampico con una longitud total de 9.4km y expectativa ser finalizada en 2025. P\$1,924.5m (P\$1,098.3m inicial) para la Construcción del Puente Vehicular Nichupté sobre el sistema lagunar Nichupté en Quintana Roo, con una longitud de 8.80 km, con una sección transversal de 14.90m, para alojar tres carriles de 3.50m (uno por sentido, más un carril reversible) y andador peatonal. Incluye la construcción de 2 accesos. A continuación, se presentan los rubros al considerar el presupuesto 2024 y la inversión total prevista.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

**Figura 10. Presupuesto inicial y modificado para Proyectos de Inversión Carretera en 2024**

Programa Presupuestario	Concepto	Total	Inicial 2024	Total por programa	Modificado 2024	Total Modificado
Proyectos de Construcción Carretera	Modernización de la carretera federal Mex-085 Portezuelo- Cd. Valles	10,064,962,474	2,981,000,000		3,086,236,628	
	Modernización de la carretera federal Las Cruces-Pinotepa Nacional MEX-200, tramo: Las Vigas-Lim. de Edos. Gro./Oax	5,697,154,003	1,434,191,799		2,183,764,211	
	Construcción de la Carretera Real del Monte - Ent. Huasca	3,966,156,912	1,208,000,000		1,562,403,980	
	Puente Vehicular Nichupté	7,057,697,249	1,098,374,434		1,924,474,434	
	Pachuca - Huejutla, tramo: Cerro Colorado - Zacualtipán	6,464,045,494	478,000,000		588,722,949	
	Acayucan - Ent. La Ventosa	7,383,767,204	272,000,000	7,471,566,233	884,034,420	10,229,636,622
Proyectos de construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales	Camino Igualapa - Chilixtlahuaca - Alacatlzala	779,642,050	644,000,000		0	
	Camino Tayoltita - Lim. Edos. Dgo/Sin	1,450,301,877	1,060,000,000	1,704,000,000	1,060,058,523	1,060,058,523
Conservación de infraestructura de caminos rurales y carreteras alimentadoras	Programa de Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras 2024.	15,718,589,711	1,977,500,000	1,977,500,000	3,818,854,832	3,818,854,832
Servicios relacionados para la liberación del derecho de vía	Liberación del derecho de vía 2024	2,095,811,961	1,349,447,559	1,349,447,559	1,017,447,559	1,017,447,559
<b>Total</b>				<b>12,502,513,792</b>		<b>16,125,997,536</b>

Fuente: HR Ratings con información del PEF 2024

Por otra parte, inicialmente se contemplaban P\$1,704.0m a Proyectos de Construcción de carreteras alimentadoras y caminos rurales de los cuales P\$1,060.0m se destinarían a la construcción del Camino Tayoltita en los límites de los Estados de Durango y Sinaloa y P\$644.0m al Camino Igualapa – Chilixtlahuaca - Alacatlzala en Guerrero. Sin embargo, el presupuesto modificado al Camino Igualapa – Chilixtlahuaca – Alacatlzala se presenta como nulo. Por otra parte, inicialmente se contemplaban P\$1,977.5m para el Programa de Conservación de Infraestructura de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras a nivel nacional, pero este presupuesto ha sido incrementado en la modificación a P\$3,818.9m. Por último, el presupuesto para liberación del derecho de vía de los diversos proyectos fue reducido de P\$1,349.5m inicialmente a P\$1,017.5m en la modificación.

El presupuesto de la SICT para 2024 incorpora un monto de P\$6,000.0m (P\$5,092.0m inicialmente presupuestados) para Proyectos de Transporte Masivo de pasajeros. En dicho monto el presupuesto incluye la aplicación de P\$900.0m (P\$3,091.0m presupuestados inicialmente) en la modificación para el Sistema Integrado del Transporte en la Zona Oriente del Valle de México y P\$4,700.0m a la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería-Jaltocan-AIFA (superior a los P\$2,000.0 contemplados inicialmente). Adicionalmente, se contempla la aplicación de P\$5,692.0m (P\$4,000.0 iniciales) a la Construcción del Tren Interurbano México-Toluca, por lo que la asignación de recursos a proyectos ferroviarios por parte de la SICT en el año asciende a P\$11,292.0.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

**Figura 11. Presupuesto inicial y modificado para Proyectos de Inversión Ferroviarios en 2024**

Programa Presupuestario	Concepto	Total	2024	Total por programa	Modificado 2024	Total Modificado
Proyectos Ferroviarios para Transporte de Carga y Pasajeros	Construir el Tren Interurbano México-Toluca. Primera Etapa.	89,899,668,314	4,000,000,000	4,000,000,000	5,692,000,000	5,692,000,000
Proyectos de Transporte Masivo de Pasajeros	Ampliación de la Línea 1 del Tren Suburbano Lechería - Jaltocan - AIF Sistema Integrado de Transporte en la Zona Oriente del Valle de México	6,036,269,498	2,000,000,000		4,700,000,000	
		12,092,298,067	3,091,956,833	5,091,956,833	899,956,833	5,599,956,833
<b>Total</b>				<b>9,091,956,833</b>		<b>11,291,956,833</b>

Fuente: HR Ratings con información del PEF 2024

Con respecto a la infraestructura aeroportuaria, el presupuesto de proyectos de inversión de la SICT contempla P\$1,098.1m para el mantenimiento de infraestructura aeroportuaria lo cual incluye programas de mantenimiento de los rodajes del AICM, mantenimiento de plataformas, rehabilitación del sistema de drenaje, entre otras obras para el reforzamiento de la cimentación, y superestructuras de edificios terminales. Se asignaron P\$289.7m a Proyectos de construcción aeroportuaria y P\$95.8m adicionales para la conservación y operación de la infraestructura aeroportuaria en la Ciudad de México. Así el monto total asignado a mantenimiento y conservación de la infraestructura aeroportuaria de la Ciudad de México en 2024 asciende a P\$1,483.6m.

**Figura 12. Presupuesto inicial y modificado para Proyectos de Inversión Aeroportuarios en 2024**

Programa Presupuestario	Concepto	Inicial 2024	Inicial por programa	Modificado 2024	Total Modificado
Proyectos de construcción de aeropuertos	Rehabilitación de Infraestructura Sanitaria y Equipamiento de Baños en el AICM	57,200,000		57,200,000	
	Bahía de salida (Cabecera 05) y Prolongación de Rodaje B1	68,882,062		232,463,300	
	Ampliación de salas de espera y separación de flujos en T1	163,581,238	289,663,300	0	289,663,300
Mantenimiento de infraestructura	Programa de mantenimiento y rehabilitación de las pistas 05R-23L y 05L-23R	151,879,091		151,879,091	
	Programa de mantenimiento de los Rodajes del AICM	458,536,124		458,536,124	
	Programa de mantenimiento de las Plataformas del AICM	282,275,149		282,275,149	
	Otros trabajos de mantenimiento	301,238,613	1,193,928,977	301,238,613	1,193,928,977
<b>Total</b>			<b>1,483,592,277</b>		<b>1,483,592,277</b>

Fuente: HR Ratings con información del PEF 2024

En cuanto a los estudios y otros conceptos programados se reporta una asignación de P\$500.0m para el Programa de Estudios de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras, P\$524.1m para estudios y proyectos para la construcción, de infraestructura de comunicaciones y transportes y P\$324.2m para estudios de preinversión. Por último, existe una partida de P\$139.9m para el programa de mantenimiento del Sistema Satelital Mexicano (MEXSAT).



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

**Figura 13. Presupuesto inicial y modificado para Estudios y Proyectos en 2024**

Programa Presupuestario	Concepto	Total	2024	Total 2024 por programa	Modificado 2024	Total Modificado
Estudios y proyectos de construcción de caminos rurales y carreteras alimentadoras	Programa de Estudios y Proyectos de Caminos Rurales y Carreteras Alimentadoras 2024.	922,157,263	500,000,000	500,000,000	619,542,042	619,542,042
Estudios y Proyectos para la construcción, ampliación, modernización, conservación y operación de infraestructura de comunicaciones y transportes	Programa de estudios y proyectos de carreteras, 2024	1,500,000,000	524,128,449	524,128,449	524,128,449	524,128,449
		276,879,168	99,016,761		97,553,601	
Estudios de preinversión	Estudios de preinversión	300,000,000	112,784,386		76,009,589	
		137,528,182	71,173,785		107,411,741	
		59,000,000	41,186,014	324,160,946	43,186,014	324,160,945
Sistema Satelital	Programa para el Mantenimiento del Sistema Satelital Mexicano MEXSAT	2,395,206,811	139,942,239	139,942,239	139,942,239	139,942,239
<b>Total</b>				<b>1,488,231,634</b>		<b>1,607,773,675</b>

Fuente: HR Ratings con información del PEF 2024

## Inversión en el Sector de Infraestructura: Una Propuesta de Integración Multimodal

Con base en el documento distribuido por el equipo de transición de la próxima presidenta de México, titulado “100 Pasos para la Transformación”, podemos identificar una hoja de ruta sobre el futuro del sector de infraestructura de nuestro país. Esta hoja de ruta establece que la estabilidad económica y un sector bancario financieramente sano representan ventajas para el desarrollo de infraestructura pública y el fomento a la inversión privada.

Asimismo, las condiciones comerciales derivadas de la relocalización de empresas y el repunte de la inversión (en su momento resultado de los grandes proyectos de infraestructura del gobierno federal y en los últimos trimestres por parte del sector privado), la propuesta de inversión en el sector de infraestructura de la siguiente administración federal tiene como objetivo fortalecer la competitividad nacional y facilitar la integración de las cadenas de suministro entre todas las regiones del país. De ahí la idea de establecer distintos polos de desarrollo a lo largo y ancho del país, definiendo específicamente ventajas y desventajas competitivas, así como vocaciones productivas regionales.

Es fácil entender que, para el alcance de este objetivo, el papel que desempeñará nuestro sistema de conectividad carretero será clave para el transporte de mercancías, favoreciendo la movilidad y con ello favoreciendo el dinamismo y la integración regional. Por supuesto, que con la mejor y mayor conectividad también se prevé mayor la inversión extranjera.

Este documento, el cual pudiéramos decir es el marco de referencia para lo que en el futuro sería un Plan Nacional de Infraestructura, muestra una lista de proyectos en todas las regiones del país. Carreteras, trenes, puertos y aeropuertos que se esperan construir, pero también se contempla poner atención (con planeación y recursos) a labores de conservación, modernización y ampliación.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Ciertamente, varios de estos proyectos serán la continuación y consolidación de una cartera que deja en marcha la administración actual. En este sentido, el actual secretario de la SICT ha informado que heredará una cartera con alrededor de 772 proyectos de infraestructura, de los cuales más de 130 están considerados de alto impacto y maduración.

Ahora bien, la lista que aparece en el documento del equipo de transición considera 49 proyectos de infraestructura, y según se indica 25 resultan ser claves. Entre estos están 11 en el sector de carreteras, cuatro en trenes de carga y ocho en trenes de pasajeros.

**Figura 14. Proyectos de Infraestructura contemplados para el sexenio 2024-2030**

Proyectos a los que se daría Continuidad	Carreteras	Trenes de Carga	Trenes de Pasajeros	Puertos	Aeropuertos
1. Tren Maya	1. Los Cabos - Tijuana	1. Red de carga del Tren Maya	1. AIFA - Pachuca	1. Salina Cruz	1. Tamuín
2. Tren Interoceánico	2. Mochis - Chihuahua	2. Roberto Ayala - Dos Bocas	2. México - Querétaro - León - Aguascalientes	2. Ensenada	2. Tepic
3. Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles	3. Guaymas - Ciudad Juárez	3. Línea K hasta Puerto Chiapas	3. México - Querétaro - Guadalajara	3. Guaymas	3. Torreón
4. Aeropuerto Internacional de Tulum	4. San Luis - Piedras Negras		4. Manzanillo - Colima - Guadalajara - Irapuato	4. Mazatlán	4. Lázaro Cárdenas
5. Refinería Dos Bocas	5. Toluca - Zihuatanejo		5. Tepic - Mazatlán - Nogales	5. Manzanillo	5. Puerto Escondido
	6. Cuautla - Marquelia		6. México - San Luis Potosí - Monterrey - Nuevo Laredo	6. Lázaro Cárdenas	
	7. Salina Cruz - Zihuatanejo		7. México - Puebla - Veracruz	7. Coatzacoalcos	
	8. Oaxaca - Tuxtepec		8. Aguascalientes - Chihuahua - Ciudad Juárez	8. Seybaplaya	
	9. Tuxpan - Tampico			9. Veracruz	
	10. Pachuca - Tamazunchale			10. Altamira	
	11. Ampliación Puebla			11. Progreso	
	12. Tuxtla Gutiérrez - Frontera Comalapa			12. Matamoros	
	13. Escárcega - Macultepec				

Fuente: HR Ratings con información del documento "100 pasos para la transformación".

La estrategia general de inversión que se plantea está destinada a mejorar la integración de una infraestructura multimodal, en donde el sistema carretero y la red ferroviaria nacional sean opciones eficientes y seguras para el traslado de personas, de todo tipo de mercancías y que desemboquen en modernos centros logísticos en puertos y aeropuertos. Con relación al desarrollo y conservación de carreteras, la próxima presidenta de México ha mencionado que podría destinarse al menos la tercera parte del presupuesto anual asignado a la SICT para este fin. En este sentido, el programa de caminos rurales considera la modernización y ampliación de al menos 3,000 kilómetros.

En cuanto al sector ferroviario, la propuesta sexenal incluiría duplicar la carga transportada por ferrocarril, modernizar las conexiones en centros multimodales y establecer las condiciones para el uso compartido de vías para el transporte de personas y de mercancías. Entre los proyectos clave están las líneas de trenes de pasajeros, que en principio aprovecharían los



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

derechos de vía existentes y 18,000 kilómetros de vías férreas que actualmente están concesionadas. Entre estos proyectos están el Tren AIFA-Pachuca, el Tren México-Querétaro-León-Aguascalientes y el Tren México-San Luis Potosí-Monterrey-Nuevo Laredo.

**Figura 15. Proyectos Ferroviarios propuestos para el sexenio 2024-2030**



Fuente: HR Ratings

Con respecto a las ampliaciones aeroportuarias es importante destacar la participación privada en varios de estos proyectos mismos que ya cuentan con un avance considerable como es el caso del aeropuerto de Tepic y Puerto Escondido. El Grupo Aeroportuario Turístico Mexicano (GATM) es una empresa público-privada, sociedad entre Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) organismo descentralizado del Gobierno Federal y Aeropuertos Mexicanos (AME), filial de Mota-Engil México; que será el encargado de operar la nueva fase del aeropuerto de Tepic y la ampliación del Aeropuerto Internacional de Puerto Escondido. La ampliación del Aeropuerto de Tepic consiste en la ampliación de la pista que ahora será de 3,100 metros, un edificio anexo y la construcción y equipamiento de una nueva torre de control de 42 metros de altura previsto a ser finalizado en noviembre de 2024 con una inversión total público privada de P\$4,100.0m. Lo anterior representaría un avance importante en la conectividad de la región al considerar la reciente entrada en operación de la Autopista Compostela-Las Varas.

Por su parte, en el aeropuerto internacional de Puerto Escondido se plantea la construcción de una nueva terminal de pasajeros de 17,000 metros cuadrados para atender 1,200 pasajeros en hora punta; estacionamiento y vialidad de acceso, la inversión total asciende a P\$2,748.9m. Por su parte, el aeropuerto internacional de Torreón es operado por Grupo Aeroportuario Centro



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

Norte (OMA). Por el lado de la inversión por parte de la SICT, esta se destinaría en gran parte al centro del país. Se consolidaría la conectividad a través del Aeropuerto Internacional Felipe Ángeles y se mejoraría la operación Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México (AICM).

Para cerrar la estrategia de multimodalidad, también se establece como prioridad la modernización y ampliación de puertos marítimos. Al desarrollo portuario se le asignarían recursos para mejorar y expandir la capacidad de los principales puertos del país. Recibir barcos de mayor calado e incrementar la capacidad y eficiencia de maniobras y servicios a la carga (contenedores, granos, minerales, productos químicos, hidrocarburos, vehículos, etc.), mejoraría la competitividad de nuestro sector naviero en el comercio internacional y facilitar la integración de las cadenas de suministro globales. En los últimos meses se ha presentado ya un avance en trabajos de ampliación y modernización en algunos de los puertos como Ensenada, Seybaplaya, Guaymas, Altamira. Adicionalmente, se esperarían inversiones adicionales en participación conjunta entre el sector público y privado en Mazatlán, Manzanillo, Veracruz en su segunda etapa y Progreso. Cabe recordar los proyectos de habilitación de los puertos de Salina Cruz y Coatzacoalcos a partir de la construcción del Tren Interoceánico, sin embargo sería necesario definir el enfoque de cada uno de las modernizaciones a los distintos puertos del país.

**Figura 16. Proyectos de ampliación y modernización de puertos propuestos para el sexenio 2024-2030**



Fuente: HR Ratings con datos del Plan de Prosperidad Compartida

Con relación al sector de la energía, el cual se menciona como un componente importante de la propuesta, se mantiene la visión soberana pero ahora con un impulso hacia la eficiencia y la transición energética. El estado mantendrá su participación en la generación eléctrica del 54% (incluso considerando la generación fotovoltaica, eólica, geotérmica, hidráulica e hidrógeno



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

verde) y se invertirá en ampliar la red de transmisión y distribución. Sin embargo, debido a los costos actuales de los insumos para la infraestructura eléctrica, entre otros factores, debe destacarse el requerimiento de la inversión privada para alcanzar la capacidad de generación y transmisión eléctrica que permitan la continuación del crecimiento y eficiencia de las diversas actividades económicas del país y que podrían ser financiadas de manera conjunta con el Gobierno Federal para su optimización en tiempos y recursos.

Solo resta hablar de la infraestructura hidráulica. La información contenida en el documento se concentra en implementar políticas de reúso de agua, programas de limpieza de ríos y cuencas contaminadas y la modernización técnica del riego agrícola garantizando la sostenibilidad del recurso en el largo plazo y su calidad.

A pesar del detalle presentado en cuanto los proyectos priorizados, aún no se sabe el monto de recursos que requerirá la puesta en marcha, ni las etapas en la que se realizarán, ni tampoco el esquema de financiamiento público (en sus tres niveles para fondar las obras y proveer las capacidades técnicas) y el esquema de participación del sector privado (estrategia de inversión compartida). Sin embargo, lo que si se menciona es el compromiso de que las inversiones se realizarán en un entorno de certidumbre jurídica y agilidad (a través de la ventanilla única) para su presentación, diseño, aprobación, planeación, ejecución y operación.

HR Ratings reitera la importancia de establecer planes de inversión en infraestructura basados en los requerimientos por parte de la población y sectores industriales elaborados a partir de proyectos ejecutivos con costos alineados a los establecidos en el mercado con participación del sector privado y el sector público. Es importante dar seguimiento a las alternativas de financiamiento de proyectos tanto *greenfield* como *brownfield* a través del establecimiento de reglas claras de participación, requerimientos de construcción, procesos de licitación, preparación de calendarios de obra considerando las distintas etapas y requerimientos de cada uno de los proyectos, así como compromisos de operación, mantenimiento y conservación a partir de contratos de largo plazo con condiciones, obligaciones y contraprestaciones con definiciones y procedimientos claros.



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS

HR Ratings de México, S.A. de C.V. ("HR Ratings"), es una institución calificadoradora de valores autorizada por la Comisión Nacional Bancaria y de Valores (CNBV) y certificada como una Credit Rating Agency (CRA) por la European Securities and Markets Authority (ESMA) y por el Financial Conduct Authority (FCA).

Las calificaciones y/u opiniones de HR Ratings son opiniones con respecto a la calidad crediticia y/o a la capacidad de administración de activos, o relativas al desempeño de las labores encaminadas al cumplimiento del objeto social, por parte de sociedades emisoras y demás entidades o sectores, y se basan exclusivamente en las características de la entidad, emisión y/u operación, con independencia de cualquier actividad de negocio entre HR Ratings y la entidad o emisora. Las calificaciones y/u opiniones otorgadas se emiten en nombre de HR Ratings y no de su personal directivo o técnico y no constituyen recomendaciones para comprar, vender o mantener algún instrumento, ni para llevar a cabo algún tipo de negocio, inversión u operación, y pueden estar sujetas a actualizaciones en cualquier momento, de conformidad con las metodologías de calificación de HR Ratings.

HR Ratings basa sus calificaciones y/u opiniones en información obtenida de fuentes que son consideradas como precisas y confiables, sin embargo, no valida, garantiza, ni certifica la precisión, exactitud o totalidad de cualquier información. Derivado de lo anterior, HR Ratings no es responsable de cualquier error u omisión en dicha información o, en caso de que esta sea incorrecta o inexacta, por los resultados obtenidos por el uso de la misma. La mayoría de las emisoras de instrumentos de deuda calificadas por HR Ratings de México, o un tercero, han pagado una cuota de calificación crediticia basada en el monto y tipo de emisión. La bondad del instrumento o solvencia de la emisora y, en su caso, la opinión sobre la capacidad de una entidad con respecto a la administración de activos y desempeño de su objeto social podrán verse modificadas, lo cual afectará, en su caso, al alza o a la baja la calificación, sin que ello implique responsabilidad alguna a cargo de HR Ratings. HR Ratings emite sus calificaciones y/u opiniones de manera ética y con apego a las sanas prácticas de mercado y a la normativa aplicable que se encuentra contenida en la página de la propia calificadoradora [www.hrratings.com](http://www.hrratings.com), donde se pueden consultar documentos como el Código de Conducta, las metodologías o criterios de calificación y las calificaciones vigentes.

Las calificaciones y/u opiniones que emite HR Ratings consideran un análisis de la calidad crediticia relativa de una entidad, emisora y/o emisión, por lo que no necesariamente reflejan una probabilidad estadística de incumplimiento de pago, entendiéndose como tal, la imposibilidad o falta de voluntad de una entidad o emisora para cumplir con sus obligaciones contractuales de pago, con lo cual los acreedores y/o tenedores se ven forzados a tomar medidas para recuperar su inversión, incluso, a reestructurar la deuda debido a una situación de estrés enfrentada por el deudor. No obstante, para darle mayor validez a nuestras opiniones de calidad crediticia, nuestra metodología considera escenarios de estrés como complemento del análisis elaborado sobre un escenario base. Los honorarios que HR Ratings recibe por parte de los emisores generalmente varían desde US\$1,000 a US\$1,000,000 (mil a un millón dólares, moneda de curso legal en los Estados Unidos de América) (o el equivalente en otra moneda) por emisión. En algunos casos, HR Ratings calificará todas o algunas de las emisiones de un emisor en particular por una cuota anual. Se estima que las cuotas anuales varíen entre US\$5,000 y US\$2,000,000 (cinco mil a dos millones de dólares, moneda de curso legal en los Estados Unidos de América) (o el equivalente en otra moneda).

**Contacto con Medios**  
[comunicaciones@hrratings.com](mailto:comunicaciones@hrratings.com)



@HRRATINGS



HR RATINGS



WWW.HRRATINGS.COM



HR RATINGS